

Под руководством П. А. Урываева ДВНИГМИ превратился в мощную научно-производственную организацию, о которой знали и в Советском Союзе и за рубежом. Сеть станций высоко оценивалась руководством гидрометслужбы. Жаль, что все это ушло в прошлое.

В памяти людской Павел Андреевич Урываев остался светлым человеком, увлеченным своим делом и мощным Руководителем, внешняя суровость которого не скрывала его доброе, ответственное сердце, и очень жаль, что оно рано остановилось!

Ледовая разведка на морях Дальнего Востока. (Л. П. Якунин, заведующий кафедрой океанологии ДВГУ)

Этапы развития авиаледовых наблюдений на дальневосточных морях России. Первая авиаразведка льда на Дальнем Востоке была выполнена 5 января 1935 г. на самолете П-2, пилотируемом летчиком Д. Н. Тарасовым на подходах к бухте Нагаева. Затем осуществлялись единичные облеты прибрежных акваторий Японского и Охотского морей. С осени 1948 г. эти облеты стали выполняться более часто, а их результаты фиксировались на картах и подвергались архивации. В большинстве случаев полеты осуществлялись для проводки судов в Магаданский и Ванинский морские порты.

Полеты производились вблизи портовых акваторий и имели эпизодический, экспериментальный характер. Использовались самолеты АН-2, ЯК-12, ЛИ-2, продолжительность каждого полета не превышала 6–8 часов. Методика наблюдений за льдами была еще не отработана, поэтому использовать эти первичные данные весьма затруднительно. Достаточно четко фиксировалась лишь кромка льда. К сожалению, фамилии первых гидрологов, проводивших наблюдения за льдами Татарского пролива и вблизи портовых акваторий, нам установить не удалось. Это были сотрудники отделов морского или гидропрогнозов местных УГМС.

В последующие годы методика авианаблюдений за льдами совершенствовалась, стали выполняться еженедельные авианаблюдения на севере Японского моря, которые показали существенное их преимущество перед прибрежными и судовыми наблюдениями. Самолеты фрахтовались в 141, 142, 185 и 198-м авиаотрядах ДВГУ ГВФ.

Большую роль в развитии авианаблюдений сыграло создание в 1950 г. специализированного института ДВНИГМИ с первым его директором О. К. Ильинским. Благодаря его усилиям, к 1956 г. был оформлен договор с Управлением Полярной авиации на постоянную аренду двух специально оборудованных самолетов типа ЛИ-2 для регулярных облетов Японского и Охотского морей. Один из самолетов базировался в г. Южно-Сахалинске, а второй — в 248-м авиаотряде из Нижних Крестов (ныне пос. Черский, расположенный в устье р. Колымы).

В ноябре 1956 г. два самолета начали выполнять одновременные еженедельные облеты Японского и Охотского морей. Первыми гидрологами-наблюдателями от ДВНИГМИ явились инженеры-океанологи Е. Н. Нелепов, Н. И. Радаев, Р. Я. Романов. Попутно к полетам привлекались и обучались наблюдениям за льдами сотрудники Сахалинского и Колымского УГМС: Г. В. Румянцев, Г. Г. Чаленко, Н. И. Серпуховитина, А. Д. Ковалев и др. К сожалению, всех гидрологов-наблюдателей перечислить весьма затруднительно, поскольку многие из них не выдержали физических и психологических нагрузок работы и участвовали в ней лишь эпизодически.

К 1959 г. штат гидрологов-наблюдателей ДВНИГМИ пополнился: появились молодые инженеры и техники Л. А. Круглов, В. Н. Яковлев, Л. П. Якунин, Ю. И. Бабкин. Стало возможным расширить район наблюдений. И в феврале 1960 г., зафрахтовав третий самолет ИЛ-14 из 248-го авиаотряда, гидрологи Л. А. Круглов и Л. П. Якунин впервые совершили облет западной части Берингова моря. Следует отметить, что полеты над Беринговым морем начали выполняться в феврале, когда уже хорошо развит в море ледяной покров. Первый полет в центральную часть моря выполнялся по 174-му градусу западной

долготы и проходил весьма напряженно: удаление от берега превышало 1000 км, низкая облачность, сильный ветер. В дополнение ко всему командир экипажа Сердюк на траверзе о. Холла вывел самолет из тумана прямо на американский крейсер, стоящий во льдах. Если учесть, что это время предшествовало Карибскому кризису, то можно представить наше настроение. Да и позднее нас нередко в Беринговом море сопровождали американские самолеты типа “Нептун”.

К 1961 г. все легкомоторные самолеты были заменены на более надежные ИЛ-14.

Для изучения полярных льдов, которые иногда приносились в Берингово море из Арктики, нам решено было совершить несколько полетов в Чукотском и Восточно-Сибирском морях с гидрологами Певекской СНИО. Была совершена первая пробная посадка тяжелого самолета ИЛ-14 на подготовленную взлетно-посадочную полосу станции “Северный полюс - 8”. Длина полосы не превышала 700 м. При посадке самолет пробежал всю полосу, развернулся и с работающими двигателями экипаж стал прислушиваться, не трещит ли лед под аэропланом. На радость, всех этого не произошло, двигатели были заглушены, и состоялась встреча экипажа с 12 полярниками во главе с начальником станции Рогачевым. Единственное существо женского рода — собака мгновенно забралась в самолет, забилась в дальний угол, откуда с огромным трудом была выдворена на льдину перед взлетом.

Исключительно сложный этап в авиационных полетах сложился в 1964 г., когда Полярная авиация отказалась от работ над дальневосточными морями и передала эти функции Магаданской авиагруппе и Сахалинскому авиаотряду. Весь ледовый сезон 1964–1965 гг. приходилось летать на необорудованных самолетах, т. е. использовались обычные пассажирские самолеты без радиолокаторов, лаг-визоров, дополнительных бензобаков и других специальных приспособлений. Такие полеты при низкой облачности и тумане вблизи берегов можно приравнять к самоубийству, поскольку местоположение самолета определялось по числению с учетом его ориентировочной скорости. Вспоминается случай, когда по моему требованию на подлете к мысу Олюторскому самолету пришлось пройти через низкую облачность и набрать высоту около 200 метров. Здесь светило яркое солнце, под нами висели сплошные плотные белые облака. Штурман Гриша Фердман доложил, что мыс Олюторский находится в 50 км севернее нашего маршрута. Я же попытался доказать командиру, что возвышающийся впереди по курсу яркий белый купол — это и есть искомый мыс. Командир рассмеялся и сказал, что мы сейчас “прошьем” его вершину. И только приблизившись к куполу на высоте около 10 м, командир спросил: “А что за черные полосы в облаке”? “Это кустики на вершине мыса”, — был мой ответ. Самолет мгновенно взмыл вверх. Опытные гидрологи-наблюдатели постоянно вели прокладку маршрута самостоятельно, параллельно с работой штурмана. Нередко это позволяло вовремя исправлять ошибки, допускаемые нерадивыми штурманами.

Помню ошибку штурмана Сидорова, который перед каждым полетом норовил “остограммиться”. Так вот, работая в подходах к Магадану в условиях низкой облачности на высоте 50 м, самолет имел курс на север к п-ву Пьягина, восточнее которого находился о. Мотыкиль высотой более 700 м. Местоположение штурман определял по локатору. В определенный момент он докладывает командиру самолета: “Впереди по курсу в 20 км о. Мотыкиль. Разверните самолет вправо на 15 градусов, выйдем в залив Шелихова, где ясно и отсутствует облачность. Локатор выключил”. Через 5 мин. разрывается облачность, и перед нами предстает вертикальная каменная стена. Как сумел командир Я. М. Нагорный развернуть самолет и избежать катастрофы — одному Богу известно. Естественно, этого штурмана к самолетам больше не подпускали. К сожалению, подобных случаев было немало, и результаты оказывались трагическими. Так, в 1965 г. один из авиаледовых бортов разбился об о. Утичий на западе Охотского моря. Погиб весь экипаж и гидрологи Н. С. Шульгин и А. А. Висневский. По-видимому здесь была ошибка штурмана. Второй случай гибели самолета произошел 18 декабря 1978 г. на подходах к Южно-Сахалинску. Погибли гидрологи А. В. Зимин и Г. В. Азанов. Трудно оценить причины катастрофы, но предположительно вина должна лежать на поверяющем, который контролировал работу командира и неверно выполнил схему захода на посадку. Как это ни удивительно, но при поверяющем на борту командир самолета беспрекословно выполняет указания начальника, не контролируя его действия, что нередко приводит к авиакатастрофам.

С 1965 г. ледовые авиаразведки над морями Дальнего Востока постепенно начали передаваться в дальневосточные УГМС.

Следующим этапом развития авиаледовых исследований явились полеты в восточную часть Берингова моря. Первый полет в Бристольский залив до 168 градуса западной долготы был выполнен в 1966 г. с участием гидрологов Колымского УГМС. С 1967 г. полеты начали осуществляться в заливе Нортон, а затем на восток Бристольского залива. Здесь также полеты отличались исключительной сложностью. Достаточно отметить, что при первом залете в залив Нортон три американских истребителя взяли “в клещи” наш авиаледовый борт, прижали его к поверхности льда, пытаясь довести и посадить на свой аэродром. И только мастерство командира самолета позволило уйти от преследователей.

Полеты над Беринговым морем усложнялись еще и погодными условиями. Здесь ветер, нередко достигающий скорости 30–40 м/с, непрерывно дует в течение 10–11 дней. Скорость самолета при таком встречном ветре становится вдвое меньше расчетной. При одном из полетов в юго-восточную часть Берингова моря самолету не хватило горючего для возвращения в российский аэропорт. Пришлось совершить вынужденную посадку на американский аэродром о. Св. Лаврентия. Справедливости ради надо заметить, что американцы оперативно заправили наш самолет и позволили продолжить полет. Из самолета для решения вопроса о заправке горючим выходили только командир и механик.

В зимний период 1967–1968 гг. впервые на самолетах стали устанавливаться ИК-радиометры для производства авиатемпературных съемок. В следующем году в Беринговом море ледовая авиаразведка стала выполняться на самолетах как ИЛ-14, так и АН-24, а с 1971–1972 гг. на самолетах была установлена радиолокационная система бокового обзора “Торос”, позволяющая исследовать лед в любое время суток, на больших высотах, при плотной облачности. Над Охотским морем в 1986–1987 гг. стал применяться новый тип самолета — АН-26.

Кроме стратегических облетов Японского, Охотского и Берингова морей, имеющих цель дать общее ежедекадное распределение ледяного покрова на морях Дальнего Востока, местными УГМС выполнялись тактические авиаразведки. Они производились на подходах к морским портам, где осуществлялась круглогодичная навигация. Так, Приморским УГМС и ДВНИГМИ выполнялись облеты залива Петра Великого.

В 1964–1965 гг. сотрудник Сахалинского УГМС В. Я. Жмурко организовал облеты на легкомоторном самолете к порту Ванино, где одновременно привлекались ведомственные радиолокаторы для слежения за дрейфом устанавливаемых на лед пассивных отражателей.

Кроме авиаразведок льда в Колымском и Сахалинском УГМС начал внедряться комплексный подход к производству авианаблюдений. Так, в 1966 г. магаданские гидрологи установили на самолете ИК-радиометр “Мир-3” для измерения температуры воды. Сахалинцами он был установлен в 1972 г. С 1969 г. на самолетах Колымского УГМС введен в практику инструментальный метод наблюдений за льдами с помощью аппаратуры “Торос”, а позднее (1975 г.) начали выполняться авианаблюдения за загрязненностью акваторий моря.

На самолетах Сахалинского УГМС с 1980 г. начал испытываться толщиномер льда, с 1981 г. — лазер Кропоткина для определения толщины льда и высоты торосов. Позднее, в 1985 г., на самолете был смонтирован радиоволномер с диапазоном измерения волн от 1 до 16 м, а с 1987 г. стала применяться сканирующая телевизионная система определения толщины пленки на поверхности моря при разливах нефтепродуктов.

Камчатское УГМС также выполняло единичные авиаразведки западного и восточного побережий Камчатки.

Работа гидрологов. Наблюдения за ледяным покровом выполнялись ежедекадно с постоянной регулярностью от начала льдообразования до окончательного очищения акватории моря ото льда. Перед началом полетов гидрологи изучали предшествующую ледовую обстановку, намечали примерный план

полета, запасались картами, бортжурналами и другими канцелярскими принадлежностями, необходимыми в полете.

Наблюдения за льдом начинались с момента пересечения самолетом береговой черты. Гидролог фиксировал в журнале время отхода от берега и далее все изменения ледовой обстановки по маршруту полета. В открытом море самолет совершал несколько разворотов и затем возвращался к берегу, постепенно покрывая такими галсами всю исследуемую акваторию. Далее маршрут полета прокладывался на ледовой карте и производилась наноска характеристик льда в условных обозначениях согласно принятой номенклатуре. Гидролог должен был знать ее наизусть. Вблизи берега он одновременно вел наблюдения за льдом, определял местоположение самолета и наносил все это на карту. По готовой ледовой карте составлялась телеграмма, текст которой мог иметь от 1000 до 10000 знаков. Высшим классом считалось нарисовать карту и составить телеграмму к моменту посадки самолета в аэропорту. Телеграмма с грифом “метео” срочно доставлялась на ближайшее почтовое отделение. Продолжительность каждого полета составляла 8–10 часов. Два гидролога, попеременно меняясь, вели непрерывное наблюдение за льдом, осуществляли наноску на карту и контролировали работу штурмана. Ни о каком отдыхе в полете не было и речи, оба наблюдателя находились в постоянном движении. Для летчиков не существовало смягчающих обстоятельств, связанных с болтанкой, низкой облачностью, сильным ветром. Должно было выполняться единственное условие: гидролог должен видеть под собой лед. И поэтому, чего греха таить, иногда полеты осуществлялись в нарушение всех инструкций на высотах 10–15 метров. Гидрологи ДВНИГМИ откомандировывались на ледовую разведку продолжительностью от 3 до 6 месяцев. Конечно, некоторые, даже молодые ребята, не выдерживали такого напряжения и прекращали свою “летную карьеру”.

Вместе с тем существовали и асы ледовой разведки: Валерий Силищев работал на самолетах гидрологом 23 года, Анатолий Орленко — более 20 лет, Валерий Назаров — 28 лет.

Комментарии к аэропортам базирования. Основными аэропортами базирования самолетов ледовой разведки и экипажей являлись Магадан и Южно-Сахалинск. Почти до конца 60-х годов в Магадане использовался аэропорт на 13-м км, расположенный между горами в небольшой долине. Чтобы совершить посадку, некоторые неопытные пилоты делали до 12 заходов. Экипажи размещались в летном профилактории, расположенном в одноэтажном здании, и весьма строго контролировались медицинским персоналом. Впоследствии начал функционировать новый аэропорт на 56-м км, где экипажи размещались в более благоустроенных зданиях, но такого местного уюта, как на 13-м км, уже не было, да и в город выбраться стало более проблематично.

В Южно-Сахалинске аэропорт расположен недалеко от города и экипаж размещался в одной из центральных гостиниц города. Командир обычно имел одноместный номер, а экипаж размещался поблизости в 4 местном. Питание в этих аэропортах было вполне удовлетворительным.

Промежуточных аэропортов базирования было несколько. Ноябрьские праздники пилоты любили проводить в г. Хабаровске. Их обычно принимали в гостиницу “Север” и размещали в 2 четырехместных номерах. После 4–5 дневного пребывания в одном из номеров четверть комнаты занимали пустые бутылки из под алкоголя, пива и лимонада.

Николаевск-на-Амуре регулярно принимал сахалинский и магаданский ледовые самолеты. Порт располагался недалеко от города. Летный профилакторий располагался в здании барачного типа с частичными услугами. Питание в нем было весьма посредственным, но зато в городе продавалась отличная пресноводная рыба. Второй пилот, ответственный за питание на борту самолета, утром перед полетом отправлялся в Николаевск-на-Амуре и покупал сазана, вес которого в килограммах равнялся числу членов экипажа. Обед в самолетах всегда готовил механик.

Аэропорт Охотск летчики старались избегать, поскольку там вообще не было налажено регулярное питание и условия ночлега желали оставлять много лучшего. Посадки ледового борта здесь производились только в самых экстренных случаях при закрытии других аэропортов.

Гижигинский аэропорт “Чайбуха” был для экипажа почти кошмарным сном. В буфете работали две молодые полные неумытые дамы. Казалось, с годами они не менялись, а также было неизменным меню: кислая маринованная капуста из стеклянных банок и опущенная в кипяток полукопченая колбаса. Единственным утешением был 4-звездочный коньяк, продававшийся в местном магазине. По-видимому, он был завезен сюда вместе с капустой и колбасой лет 20–25 назад. Но если с возрастом коньяк приобретал свои лучшие качества, то капуста и колбаса, увы, этим свойством не обладали. Экипаж размещался в аэропортовской гостинице, где зимой было нежарко и все удобства во дворе метрах в 30 от здания.

Елизовский аэропорт располагается в 30 км от Петропавловска-Камчатского. Прелесть этого аэропорта заключалась в посещении знаменитых Паратунских горячих радоновых источников. Они находились в противоположной стороне от Петропавловска-Камчатского. В первые годы полетов это были небольшие длиной в 20–30 и 10–15 м шириной открытые природные водоемы с температурой воды 25–45 °С. Их оконтуривала полоса темной земли шириной около полуметра, а далее лежал снег толщиной 1.5–2.0 метра. Впоследствии каждый источник был “облагорожен”: над ними построены санаторные здания-лечебницы. Но полярных пилотов туда всегда пускали. После купания в этих источниках экипаж направлялся в местную столовую, где можно было отведать салаты из свежайших тепличных овощей: лук, редис, редька и т. д., употребить дозу горячительных напитков и закусить нежнейшей малосольной чавычей. Чавыча - семейства лососевых, рыба с розовым нежным мясом. Гурманы еще называют ее морской свиньей, поскольку вес ее достигает 50 кг и подкожный жировой слой почти 2 см. Летая в Арктике и питаясь в основном консервированными продуктами, пилоты в паратунской долине впадали в полную эйфорию и испытывали истинное блаженство.

Анадырь, аэропорты “Дизелист” и “Горка”. Первый — в основном, режимный, и там экипаж размещался в казармах с двухъярусными койками, второй — гражданский. Гостиница здесь неопрятная. Меню в столовой состояло из сушеных овощей и консервов. Бытовые условия были непривлекательные. Пилоты не любили посещать анадырьские аэропорты.

Другое дело — аэропорт “Урелики”. Он располагался на берегу бухты Эмма в 2.5 км от поселка Провидения, где были великолепные магазины “Североторга” с обилием различной кожаной и меховой одежды. Здесь можно было приобрести, например, шапку из морского котика и даже калана. А какая повариха Полина была в Уреликах! Обычно экипаж с воздуха заказывал ужин. Каждый член экипажа называл свое блюдо: пельмени, котлеты, рагу, бифштексы, солянку, ростбиф и т. д. С прибытием экипажа все стояло на столе: около сотни пельменей, по десятку котлет, бифштексов, ромштексов, полтора-два килограмма рагу, солянки и др. то есть каждый член полярного экипажа мог отведать все, что заказывал. Полина имела своеобразную фигуру и была похожа на глобус. Пилоты любили пошутить поэтому поводу. Воспринималось все это с добрым смехом со всех сторон.

Аэропорт на мысе Шмидта, располагавшийся в Чукотском море, использовался при закрытии “беринговских” аэропортов. Здесь, пожалуй, наблюдались самые суровые зимние условия. Низкие температуры и снежные заносы требовали постоянной расчистки взлетной полосы и подъездов к ней. Из аэропорта в поселок экипажи перевозились в крытых грузовых автомобилях, называемых “душегубками”. Дороги были неровными, и автомобиль двигался как по крутым волнам.

Нижние Кресты, или Кресты Колымские, а ныне пос. Черский, являлись базой 248-го авиаотряда Полярной авиации. Самолеты прилетали сюда для замены экипажей, выполнения ремонтных работ и т.д. Нам больше всего здесь нравилась летняя столовая. За каждым столом размещалось по три пилота. Стол сервировался 10–12 видами закусок и лишь после этого, подавались первое и второе блюда. На третье можно было выбрать компот, чай, кисель, сиропы брусники или других ягод. Употреблять все это можно было в неограниченном количестве. После 3–4 смен посетителей официантки заменяли закуски на столе. Но нас гидрологов-наблюдателей они всегда усаживали за вновь сервированный стол и с удовольствием закармливали, приговаривая при этом, что наконец-то прилетели крепкие и здоровые ребята.

та, понимающие толк в пище. Оправдывая их похвалу, мы, конечно, сметали все закуски кроме соленых помидоров, огурцов и капусты, съедали по 2 вторых и выпивали неограниченное количество десерта.

Аэропорты Оха, Сусуман, Мильково, Тиличики (Корф), Марково, Уэлькаль, Лаврентия, бухта Сомнительная (о. Врангеля) использовались только в случаях форс-мажорных ситуаций при закрытии соседних аэропортов базирования по погодным условиям. В указанных пунктах всегда существовали проблемы с дозаправкой самолетов горючим.

Для решения деловых проблем изредка посещался аэропорт г. Артема, расположенный в 50 км от г. Владивостока. В эти периоды пилоты обычно встречались со своими знакомыми гидрологами. Один из таких случаев рассказывал мне механик из экипажа Я. М. Нагорного, когда мы подлетали к району работ в Беринговом море. Гидрологи чистили к обеду картошку, механик ими руководил и вспоминал: «Прилетели в артемовский аэропорт, устроились в гостиницу, взяли такси и махнули во Владивосток. Пообедали в ресторане и решили навестить Гавриила Бирюлина. Подъехали к нужному дому, вышли из такси. Смотрю, а мои пилоты еле держатся на ногах. Затолкал я их снова в такси, и вернулись мы в аэропорт, поскольку знал, что жена у Гавриила не потерпит нетрезвую компанию».

Далее между мной и механиком возник диалог.

– Зря вы постеснялись зайти в гости к Бирюлину.

– Ну да, ты не знаешь жену Гавриила — она зверь, а не человек.

– Ничего подобного, она гостеприимная женщина и была бы рада вас принять.

– Ха! Однажды она одному из друзей Гавриила, капитану Ф. И. Захарову, раздробила ночным горшком палец на руке. Она злющий цербер!

– Да нет же, она добрейшей души человек.

– Откуда тебе знать жену Бирюлина? Где ты, щенок, мог познакомиться с ней? Что тебе известно о ней?

– Жена Бирюлина — моя мать.

Механик бросил нож в ящик с картошкой и ушел в рубку. Оттуда через минуту раздался гомерический хохот: весь экипаж, кроме механика, знал о моих родственных отношениях с семьей Бирюлина. Забавно, что моя мать, Микулич Людмила Викторовна, известный дальневосточный биолог и педагог, никогда не давала себя в обиду. Достаточно отметить, что в 1941–1942 гг. она была директором строящегося в г. Алма-Ата рыбозавода. Строили его 250 расконвоированных заключенных, которые раз в квартал заменялись и, подкормленные на стройке, отправлялись на фронт. Моя мать была там единственной женщиной и без всякой охраны.

Штрихи к портретам экипажа. Экипаж самолета ледовой разведки состоял из пяти пилотов: командир, 2-й пилот, штурман, механик и радист. Кроме того, в состав экипажа входили 2 гидролога-наблюдателя.

Иногда в полете участвовали поверяющие и стажеры-гидрологи. Так что на борту присутствовало от 7 до 11 человек. Командир корабля нес полную ответственность за безопасность полета, а все руководство при проведении ледовой авиаразведки лежало на старшем гидрологе.

Выполнением авиаработ занимались экипажи из разных авиаотрядов. Все без исключения пилоты были высочайшего класса, но тем не менее каждый экипаж обладал своеобразными особенностями. Экипажи московского 254-го авиаотряда базировались в Южно-Сахалинске и заменялись лишь через 3–4 месяца. Все члены экипажа были в возрасте и подбирались командиром только по ему известным критериям. Это была практически одна семья, железно управляемая своим командиром. Последний являлся интеллектуалом с ярко выраженным хобби. Например, один из них перевернул все городские библиотеки. В составе его экипажа был шахматист, художник, поэт, изобретатель.

Командир Алексеев возил Сталина, Маленкова, Молотова, Брежнева и других политических деятелей Советского государства. Исключительно корректный человек.

Герой Советского Союза К. Ф. Михайленко во время войны сделал 996 боевых вылетов на ПО-2. Сероглазый, добрейшей души человек. Ему не хватило 4 вылетов до получения второй звезды Героя. А какой колоритный был у него штурман. Сухой, как фасоловый стручок, 67-летний, ростом 187 см интеллигент В. П. Падалко. Его знали авиаторы всей Арктики. Многие пилоты того времени считали, что именно он впервые начал наносить ледовую обстановку на штурманские карты.

Авиаторы 248-го авиаотряда были моложе своих московских коллег. Считалось за правило: как только самолет отрывался от ВВП и еще не успевал сложить шасси, на борту все становились холостяками. Основной состав гидрологов состоял из неженатой молодежи. Естественно, в свободное от работы время нас тянуло на подвиги. Иногда случались смешные ситуации. Например, однажды в магаданском аэропорту на 13-м километре начальник АМСГ обращается к моему однокашнику по институту Л. И. Гашины, работающему дежурным синоптиком: “Лев Иванович! Мне так нравятся Ваши друзья, познакомьте меня с ними.”

“Пожалуйста. Это Лев Александрович Круглов, а тот высокий — Лев Петрович Якунин” — говорит Гашин

Начальник, обидчиво махнув рукой, изрекает: “Разыгрываете, негодяи” и вышел из помещения. Так и не поверил, что три Льва с русскими отчествами могут одновременно повстречаться.

Возникали ситуации, когда утром командир собирал экипаж и интересовался, как был проведен предшествующий свободный от работы день. Все понуро опускали головы и каялись, что прогуляли все свои средства. Командир принимал решение перехватить деньги у гидрологов, а домой срочно отправить телеграммы о дополнительном финансировании. В ответ слышал возгласы о том, что это уже сделано, причем мотивы были самые разные. Например: “Деньги потерял”, “Украл портмоне”, “Купил шапку”, “Купил тебе кофту” и т. д. Естественно, что за сутки до вылета всякие расслабления всему экипажу были запрещены. При нарушении этих правил виновный отстранялся от полетов.

В целом, каждый член экипажа обладал железным спокойствием, выдержкой, был корректен, никогда не допускал оскорбительных выражений и не повышал голоса на своих товарищей.

После передачи авиаразведки от полярной авиации в Магаданскую авиагруппу и Южно-Сахалинский авиаотряд все полеты на дальневосточных морях стали выполняться на самолетах ИЛ-14. Этот тип самолета был более безопасным, чем ЛИ-2. Случалось, что при полете над Охотским морем на ЛИ-2 начинал барахлить один из моторов. В один из таких моментов гидрологи Г. М. Бирюлин и В. Н. Яковлев довольно спокойным голосом задают вопрос командиру: “Долго ли можно лететь на одном двигателе, если второй полностью скиснет?”. Командир Я. М. Нагорный им в тон отвечает: “У нас высота 200 м, так что километров 5 может и протянем”. Минут через 5 командир спрашивает: “Выдержит ли лед, над которым мы летим, наш самолет в случае вынужденной посадки”? На что Бирюлин бойко отвечает: “Не волнуйтесь, провалимся мгновенно”! Так что замена авиатехники на более мощную была необходима.

Магаданские экипажи отрывались от дома на 2–3 дня. Исключение составляли полеты в Берингово море, где декадный облет составлял 5–7 дней. Гидрологи и пилоты были семейными, вместе были только в полетах, а в пунктах базирования находились на своих местах и домашних условиях. Все работы и полеты приняли стабильную форму и та экзотика и импровизация, присущие Полярной авиации, исчезли, хотя сложность и психологические стрессы при выполнении авиаработ остались.

Основные научные результаты. В результате регулярных облетов дальневосточных морей России уже к 1970 году накопился обширный и достаточно надежный материал о ледяном покрове. Были определены периоды ледостава, изменчивость положения кромки льда, оконтурены массивы с мощной торосистостью льда, выявлены наиболее легкие судоходные трассы и периоды навигации к основным портам и порт-пунктам, составлены схемы дрейфа льда. В северо-западной части Охотского моря вскрыта уникальная особенность: формирование осенью в открытом море двух не связанных с берегом

пятен льда к югу от порта Охотск и к северу от Сахалинского залива. Аналога этому явлению в мире нет. Доказана тенденция о противофазовом развитии ледяного покрова в Охотском и Беринговом морях, т. е. если в одном из морей ледяной покров развивается по максимуму, то в другом он стремится к норме или минимуму.

Все эти и другие наблюдения и исследования позволили автору настоящего раздела составить серию атласов льдов как для каждого моря в целом, так и для отдельных акваторий, где представлена динамика всех основных параметров ледяного покрова от момента начала льдообразования до окончательного очищения.

Впоследствии, основываясь на вышеуказанных обобщениях, был разработан ряд методов прогнозов состояния льда с различной заблаговременностью. За последние 20 лет в области ледовых исследований и прогнозов было опубликовано более 200 научных статей, атласов, монографий. Безусловно, всех авторов перечислить невозможно, но основными, сделавшими наибольший вклад в развитие ледовых исследований Дальнего Востока, являются: Г. М. Бирюлин, Г. А. Столярова, Л. П. Якунин, В. Н. Яковлев, В. В. Плотников, А. Г. Петров.

Немного о себе и не только. Якунин Лев Петрович, высокий, достаточно плотный, ростом 182 см, вес 105 кг, по прозвищу Лев “большой”. В первые годы полетов скромный и застенчивый юноша, что иногда являлось даже помехой в работе. Некоторое участие в выборе профессии сыграл М. М. Сомов, в семье которого я прожил около месяца в 1954 году. Михаил Михайлович жил в доме Полярника на Финляндском вокзале в Ленинграде. Меня поразило его кабинет: ослепительно белые стены и черная мебель на выточенных из дерева медвежьих лапах. Уже в то время Сомов казался мне седым, строгим с острым пытливым взглядом серых глаз мужчиной в весьма зрелом возрасте. Его супруга, Серафима Григорьевна, — добрейшей души человек, относилась ко мне как к своему сыну Глебу. Именно поэтому я чувствовал у них себя очень стеснительно и старался все свободное время тратить на осмотр ленинградских достопримечательностей. Мои контакты с Сомовым продолжались далее. Так, при окончании ЛГМИ я высказал Михаилу Михайловичу свое пожелание поработать в Антарктиде. Мне показалось, что он на это предложение не отреагировал, но впоследствии оказалось, что данная информация была изложена моим родителям с резюме: “Антарктида не для молодых неженатых мужчин”. Кстати, Антарктида сыграла негативную роль и в судьбе Михаила Михайловича. После шести экспедиций к южному полюсу он стал терять память и однажды осенью, выйдя из дома, забыл обратную дорогу и свои реквизиты. Обращаясь к прохожим он постеснялся и всю ночь в тонком плаще просидел под одним из ленинградских мостов. Утром проходящий мимо сотрудник милиции принял в нем участие и отвел домой. Как следствие — пневмония и преждевременная смерть.

Все годы нашего знакомства М. М. Сомов называл меня только на “Вы”. Как-то в 1967 году, встретив меня в коридоре ААНИИ на Фонтанке, он задал мне обескураживающий вопрос: “Что же Вы делаете, молодой человек?” В это время я обсуждал со специалистами свою кандидатскую диссертацию. Естественно, в моей голове пронесся вихрь мыслей с попыткой осознать свое некорректное поведение с контактирующими со мною сотрудниками. Через секунду я стал оправдываться, что ничего предосудительного не допускал. Михаил Михайлович меня перебил и заметил, что степень доктора наук за свою диссертацию я не получу — слишком еще молодой, поэтому он порекомендовал сократить мой труд на две трети, защитить кандидатскую диссертацию, а через 4–5 лет с нынешней работой приехать и защищать диссертацию на степень доктора наук. Когда я от такого предложения отказался, Сомов заметил, что я могу впоследствии пожалеть. Докторскую диссертацию я все же защитил через 16 лет.

Вообще о М. М. Сомове у меня сложилось мнение, что он был справедливым, добрым, требовательным и никогда не теряющим самообладания человеком. Я слышал, что И. Д. Папанин, докладывая И. В. Сталину о положении в Арктике, всегда брал с собой М. М. Сомова. В процессе докладов Папанин не выдерживал пронизывающего взгляда Сталина, терялся, начинал заикаться, лишался дара речи. В этих случаях Сомов аккуратно отодвигал Папанина и спокойно заканчивал доклад.